

column

FRANSE LES

De Franse versie van de C'est du Pain ruikt nog weer net ietsje beter. De roltrap ernaast, zoefde mij – met naast mij een veel te grote koffer – langzaam omhoog naar het perron. Gezinnetje Veeneman was onderweg naar de zon, met Parijs als aangename hobbel op weg naar Montpellier. Een hobbel waar we lekker de tijd voor namen. Het uitzicht vanaf de Eiffeltoren was prachtig.

Bovenaan de roltrap op Gare de Lyon stonden drommen mensen te wachten; het was tenslotte Zwarte Zaterdag. Omdat nog niet duidelijk was welke TGV we zouden moeten hebben, voegde ik me in de meute, terwijl de rest van mijn gezinnetje de broodjeswinkel leeg kocht voor onderweg. Toen ze ook de trap op kwamen, begon juist het bord te klappen. De letters leidden ons naar twee gekoppelde snelle zilveren dubbeldekkers.

We zaten eerste klas en in een stiltecoupe. Aanbiedinkje. Gelukkig bleken de regels op Zwarte Zaterdag anders, want de vele kinderen in de coupe waren geen van allen stil. En niemand nam er aanstoot aan. Er heerste een zeer gemoedelijke sfeer. Nog onervaren ouders achter ons zochten ook de zon. Hun baby'tje doorbrak af en toe het gedempte geluidsniveau. De hun onbekende oma op de stoel ernaast hielp keer op keer.

Van Parijs naar Montpellier: ruim 750 kilometer in drie en een half uur (mischien moet u dat nog eens lezen). En zo stonden we rond half twee fris in Montpellier. De wandeling naar de huurauto was warm, maar voor de zon waren we gekomen. Ik had de hele treinrit tevergeefs uitgekeken naar de grote stations onderweg. Nîmes en Montpellier waren de enige stops en andere stations heb ik onderweg niet gezien. Er ligt om Lyon een strak stukje spoor. Waarom zou je door Lyon scheuren, als je er niet hoeft te zijn?

Op de terugweg ging het ook rap, tot aan Brussel. Daarna boemelden we door de Vlaamse Ruit en de Randstad. Dit was nogal een anticlimax, geholpen door werk aan het spoor bij Mechelen en Dordrecht. Ik weet hoe de regels zijn op het Nederlandse spoor. We kwamen als supersnelle trein op stukken waar we



niet hoorden en dan ben je gedegradeerd tot de achterste in de rij. Zelfs goederentreinen mochten voor. De ruim 100 kilometer tussen Antwerpen en Delft duurde ook bijna drie uur. Thuis meldde het Journaal dat de hogesnelheidslijn bereiden werd, nog niet met hele snelle treinen, maar met een beetje snellere treinen. De rit tussen Rotterdam en Amsterdam zou zomaar een kwartiertje korter zijn en we konden reserveren en een kopje koffie krijgen in de trein. Ik keek naar het nieuws, dacht aan mijn eigen reis en vroeg me af wat er mis was gegaan.

Reizen in Frankrijk had het goed ingeperd: de hard rijdende hogesnelheidstrein is niet gemaakt voor Vlaanderen en Nederland. Het was niet voor niets dat de Trèns à Krandu Vietès (TGV), Intuhtzitie Ekspgets (ICE) en Sjinkanzèn, Franse, Duitse en Japanse ontwikkelingen

waren. Dat waren grote landen waar steden – relatief ver uit elkaar – met elkaar verbonden dienden te worden. De stad zelf had dan weer zijn eigen openbaarvervoernetwerk. Die afstanden zorgen dat je lang gas kunt geven. Zo doe je 750 kilometer in ruim drie uur. Die afstand hadden we in Nederland niet.

Ruimtelijke structuur en openbaar vervoer. Die twee zijn onlosmakelijk verbonden, maar worden vaak niet zo behandeld. Het grote land is gebaat bij regelmatig, met hoge snelheid verbonden steden. De metropool, is gebaat bij frequente interne verbindingen, intercity's in de stedelijke netwerken als de Randstad en de Vlaamse Ruit en S-bahn en RER-achtige verbindingen in de stedelijke monolieten als Parijs en Londen. Waar openbaar vervoer voor metropool en land bij elkaar komen, daar wordt het ingewikkeld.

Er lijken drie modellen om de koppeling te maken tussen supersnelle treinen en metropolitane ontsluiting. Allereerst: de HSL stopt aan de rand van de metropool en als je verder wilt op hoge snelheid, maak je een transfer naar een ander perifeer station. Laten we dat het Parijse model noemen. In Nederland was de HSL dan niet verder gekomen dan Rotterdam. Dat is optie 1. Of je stopt met alle supersnelle treinen op één centraal punt en stapt daar over, laten we dat het Londense model noemen, met Waterloo als de centrale hub. Alle lijnen naar Schiphol zou ik zeggen. Optie 2 dus. Of de supersnelle trein rijdt door naar verschillende hubs binnen de metropool, maar als een hippe intercity, het Vlaamse model. Dus dan was het Vogelbekdier (excuses, Fyra) na Rotterdam over de oude lijn doorgereden naar Den Haag, Schiphol en Amsterdam. Optie 3. Voor de metropole monoliet, zoals Parijs of Londen, lijkt de Londense optie toch het meest logisch. Scheelt een hoop gezeul met koffers. Eén centraal punt, goed verbonden met het metropolitane openbaar vervoer als punt voor aankomst en overstap. Voor het stedelijke netwerk, zoals de Randstad, moet de supersnelle trein als hippe intercity binnen de metropool de beste optie zijn; om

de zelfde reden: voor jou is het beter (je komt dichterbij je bestemming aan en hoeft minder over te stappen) en voor de trein niet zoveel slechter. In het Ruhrgebied doen ze het ook zo. Maar wij niet... Wij kozen voor optie 4: laat eens zien of we binnen de metropool bijna 300 kilometer per uur kunnen rijden. Nu weten we het: het schijnt te kunnen, een minuut of tien. Ik weet het, ik weet het, een achterhoedegevecht. Toen ik dat 14 jaar geleden elders schreef, had er nog wat mee gekund maar dat is niet gebeurd. En dus ligt de nieuwe lijn er nu en wordt erop gereden.

En ik moet ook zeggen: ik vind de hogesnelheidslijn in Nederland een prachtig ding. Het is een beetje een Eiffeltoren: wel mooi, niet handig, maar trekt wel een hoop volk. Bovendien, er is meer goed nieuws: voorlopig rijden ze hem gewoon als een opgepimpte intercity: bijna 160 km/uur, tussen Rotterdam en Amsterdam. Nee, hij stopt niet meer in Den Haag, maar verder heb ik toch nog mijn zin gekregen.

*Wijnand Veeneman,
universitair docent
w.w.veeneman@
tudelft.nl*



Joep ten Brink, hoofd commercie HTM sinds 1 september. Daarvoor consultant KlantCentraal

HAAL NIEUW BLOED IN DE SECTOR

'Het wordt meer algemeen gedachtengoed dat de reiziger bepaalt wat goed is. Opdrachtgevers en -nemers roepen om het hardst dat het om de reiziger gaat. Ook dat er nog veel verbeterpotentieel is, wordt onderkend. Bij twijfel: vraag mensen eens om naar het totale ov-product te kijken door de bril van een niet-gebruiker. Er zijn zichtbare verbeteringen gerealiseerd door zowel nationale vervoerders als in regio's waar bewust gestuurd is op reizigerskwaliteit. Dat er nog meer kan verbeteren is bekend. Wat de reiziger wil is ook bekend. Maar hoe? Dat is de actuele vraag. Het begin van het antwoord zit in de erkenning dat denken en handelen vanuit reizigersperspectief een vak is. Het vraagt

andere competenties dan het ontwikkelen van infrastructuur of het beheren van materieel. Het gaat over inzicht in mensen, over het motiveren van medewerkers die dagelijks het product 'maken', over het belang van gevoel bij consumentenkeuzes, over de rol van eenvoud in complexe omgevingen. Vaak aangeduid als de 'zachte kant'. In andere markten weet men dat deze aspecten keihard zijn en vragen om een professionele aanpak. Een snellere verbetering van reizigerskwaliteit ontstaat waar op beslissersniveau mensen instromen die verstand hebben van zaken als consumentengedrag, marketing en design. Materieële en technische kennis is er genoeg. Durf in te zetten op wat er te weinig is.'

OV MOET INTEGREREN IN HET TOTALE MOBILITEITSVRAAGSTUK

'Snel en zorgeloos reizen is een basisvoorwaarde voor het openbaar vervoer. Daarnaast moet het ov gaan integreren in het totale mobiliteitsvraagstuk, waarbij er zeker nog een verbetering in de multimodale-connecties gemaakt moet worden. Wanneer we straks ook op de vernieuwde A4 weer in de file staan, is het de vraag of de automobilist alternatieven heeft. Komen er echte ov-alternatieven en wordt het eenvoudig combinaties te maken tussen auto en ov? Alle mogelijkheden moeten benut worden om de reiziger in Nederland volledige doorstroming te garanderen. De ervaring leert dat de automobilist alleen de auto uit te krijgen is wanneer hij weet dat hij sneller, goedkoper en milieuvriendelij-

ker reist met trein, bus of metro. Daarnaast gaat de automobilist zelden zelf op zoek naar de verschillende route- en reisalternatieven. Een echte keuze maakt hij pas als de benodigde informatie gevraagd en ongevraagd bij hem terecht komt. Dit moet ook nog eens individuele, betrouwbare en volledige (van deur tot deur) informatie zijn. Geen 'automatische' informatie, leidt veelal tot het vasthouden aan het vertrouwde, in veel gevallen de auto. De uitdaging voor de openbaarvervoerbedrijven, de overheid en het bedrijfsleven is gezamenlijk de beschikbare informatie ombouwen tot persoonsgerichte reisadviezen. Hier liggen kansen voor een filevrij, goed bereikbaar Nederland. Vialis denkt in ieder geval al in integrale mobiliteitsvraagstukken.'



Paul Wisman, directeur openbaar vervoer, Vialis